Ausgabe A.

Gesetzblatt
für die Freie Stadt Danzig

Nr. 16 **Ausgegeben Danzig, den 4. Mai** **1931**

50 Volkstag und Senat haben folgendes Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

Gesetz

betr. die Genehmigung des am 21. November 1930 in Berlin geschlossenen Abkommens über die Erleichterungen im Eisenbahnverkehr zwischen Ostpreußen und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und das übrige Deutschland, sowie im Eisenbahnverkehr zwischen dem übrigen Deutschland und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und Ostpreußen.

Vom 28. 4. 1931.

Artikel 1.

Dem am 21. November 1930 in Berlin von der Freien Stadt Danzig und der Republik Polen mit dem Deutschen Reich geschlossenen Abkommen über Erleichterungen im Eisenbahnverkehr zwischen Ostpreußen und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und das übrige Deutschland sowie im Eisenbahnverkehr zwischen dem übrigen Deutschland und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und Ostpreußen und dem Schlußprotokoll vom gleichen Tage wird zugestimmt.

Das Abkommen und das Schlußprotokoll werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage der Verkündung in Kraft.

Danzig, den 28. April 1931.

Der Senat der Freien Stadt Danzig.
Dr. Ziehm. Dr. Wiercinski-Keiser.

Abkommen

über Erleichterungen im Eisenbahnverkehr zwischen Ostpreußen und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und das übrige Deutschland, sowie im Eisenbahnverkehr zwischen dem übrigen Deutschland und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und Ostpreußen.

Von dem Wunsche beseelt, den Eisenbahnverkehr zwischen Ostpreußen und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und das übrige Deutschland sowie zwischen dem übrigen Deutschland und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und Ostpreußen zu erleichtern, haben zu Bevollmächtigten ernannt:

Deutschland:

Herrn Dr. Oskar P. Trautmann, Ministerialdirektor im Auswärtigen Amt,
Herrn Carl Scholz, Geheimen Regierungsrat, Reichsbahndirektor;

Polen:

Herrn Franciszek Moskwa, Direktor im Verkehrsministerium, der im Sinne von Artikel 104 Abs. 6 des Versailler Vertrages vom 28. Juni 1919 auch für die Freie Stadt Danzig handelt, soweit diese als Vertragspartei in Frage kommt.

(Achter Tag nach Ablauf des Ausgabetages: 12. 5. 1931.)

Die Bevollmächtigten haben nach Prüfung und Austausch der für gut und in gehöriger Form befundenen Vollmachten nachstehendes vereinbart:

Artikel 1.

Die in diesem Abkommen vorgesehenen Erleichterungen gelten für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und beschleunigten Eilgutverkehr zwischen Ostpreußen und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und das übrige Deutschland sowie zwischen dem übrigen Deutschland und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und Ostpreußen. Sie gelten auf den polnischen oder unter polnischer Verwaltung stehenden Eisenbahnlinien in den Zügen oder Zugteilen des privilegierten Durchgangsverkehrs, wie er durch das Pariser Abkommen, das zwischen Deutschland einerseits, Polen und der Freien Stadt Danzig andererseits über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland am 21. April 1921 geschlossen wurde, geregelt ist.

Im übrigen haben die Bestimmungen dieses Pariser Abkommens auf den im ersten Satze bezeichneten Verkehr sinngemäß Anwendung zu finden, soweit im vorliegenden Abkommen nichts anderes bestimmt ist.

Artikel 2.

1. Reisende des in diesem Abkommen vorgesehenen Eisenbahnverkehrs dürfen die für den privilegierten Durchgangsverkehr bestimmten Züge oder Zugteile (s. Artikel 1) in beiden Richtungen mit ihrem Gepäck ungehindert benutzen, es sei denn, daß sie im Durchgangslande während ihres Aufenthaltes in diesem Lande ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben. Die Reisenden werden in diesem Eisenbahnverkehr frei von allen Paß- und Zollförmlichkeiten sein sowie frei von allen Zoll- und ähnlichen Abgaben. Diese Befreiung erstreckt sich gleichfalls auf das Gepäck, Expreßgut und beschleunigte Eilgut, jedoch bezieht sie sich nicht auf die etwaigen baren Auslagen der Eisenbahnverwaltungen.

2. Die Reisenden dürfen im Durchgangslande weder aussteigen noch die Wagentüren öffnen noch irgendwelche Gegenstände in Empfang nehmen oder herausreichen. Sollten die Reisenden aus Betriebsgründen oder infolge eines Eisenbahnunfalles gezwungen sein auszusteigen, so verbleiben sie mit ihrem Gepäck bis zur Fortsetzung der Reise unter Zollaufsicht.

Artikel 3.

Eine Einschränkung der im Artikel 2 Abs. 1 zugestimmten Paßfreiheit findet nur unter den im Artikel 98 des Pariser Abkommens vom 21. April 1921 vorgesehenen Voraussetzungen und Bedingungen statt.

Artikel 4.

Soweit in diesem Abkommen keine Sonderbestimmungen getroffen sind, unterliegt der in diesem Abkommen vorgesehene Verkehr im Durchgangslande den dort geltenden Gesetzen nach Maßgabe der Vorschriften, die nach dem Pariser Abkommen vom 21. April 1921 für den privilegierten Verkehr gelten.

Artikel 5.

Die Begleitbeamten wachen im Durchgangslande darüber, daß die Reisenden sich an die Bestimmungen dieses Abkommens halten; diese Beamten tragen sichtbare Dienstabzeichen und einen Ausweis über ihre Amtstätigkeit.

Artikel 6.

Für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und beschleunigten Eilgutverkehr gelten die für den gegebenen Verkehr anzuwendenden Tarife und Verträge.

Artikel 7.

Streitigkeiten, die sich aus der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens und Schlußprotokolls oder etwaiger Zusatzabkommen ergeben sollten, werden dem im Artikel 11 des Pariser Abkommens vom 21. April 1921 vorgesehenen Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet.

Artikel 8.

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden werden baldmöglichst in Warschau ausgetauscht. Das Abkommen tritt am 15. Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft. Das Abkommen kann nach Ablauf eines Jahres von Deutschland und Polen, von letztem sowohl in seinem wie im Namen der Freien Stadt Danzig, soweit diese als Vertragspartei in Frage kommt, mit sechsmonatiger Frist gekündigt werden.

Das gleiche gilt für das Recht, jederzeit eine Nachprüfung der Bestimmungen dieses Abkommens zu beantragen.

Zu Urkund dessen wurde dieses Abkommen von den Bevollmächtigten unterzeichnet und mit ihrem Siegel versehen.

Geschehen in Berlin am einundzwanzigsten November neunzehnhundertdreißig.

Ausgefertigt in 3 Urschriften, und zwar jede in deutscher und in polnischer Sprache, von denen jede Vertragspartei eine erhält. Der deutsche und der polnische Wortlaut stimmen inhaltlich überein und haben gleiche Geltung.

Moskwa. Oskar P. Trautmann. Carl Scholz.

Schlußprotokoll.

Bei der Unterzeichnung dieses Abkommens bestand Einverständnis über folgende Bestimmungen:

I. Zu Artikel 1.

Durch dieses Abkommen wird die Rechtslage, wie sie sich aus dem Abkommen vom 21. April 1921 zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland ergibt, nicht berührt. Die Unterzeichnung des gegenwärtigen Abkommens kann nicht so ausgelegt werden, als ob sie für einen der Vertragsteile ein Präjudiz hinsichtlich der Auslegung des Abkommens vom 21. April 1921 mit sich brächte. In gleicher Weise bleibt das Warschauer Abkommen vom 26. März 1927 zwischen Deutschland und Polen über Erleichterungen des internationalen Eisenbahnverkehrs unberührt.

II. Zu Artikel 5.

Es herrscht Übereinstimmung darüber, daß die polnischen Staatsbahnen in den Tarifverbänden, die sich auf den in diesem Abkommen vorgesehenen Verkehr beziehen, als beteiligte Verwaltung mitwirken müssen, ferner darüber, daß in diesem Verkehr die Sätze des Tarifs für den Verkehr Ostpreußen — übriges Deutschland angewendet werden, und daß die polnischen Staatsbahnen für die Durchgangsstrecken die Tarifanteile wie im Verkehr Ostpreußen — übriges Deutschland erhalten.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Schlußprotokoll unterzeichnet.

Geschehen in Berlin am einundzwanzigsten November neunzehnhundertunddreißig.

Ausgefertigt in drei Urschriften, und zwar jede in deutscher und in polnischer Sprache, von denen jede Vertragspartei eine erhält. Der deutsche und der polnische Wortlaut stimmen inhaltlich überein und haben gleiche Geltung.

Moskwa. Oskar P. Trautmann. Carl Scholz.

Umowa

o ułatwieniach w komunikacji kolejowej między Prusami Wschodniemi a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i resztę Niemiec oraz w komunikacji kolejowej między resztą Niemiec a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i Prusy Wschodnie.

Ożywione pragnieniem ułatwienia kommunikacji kolejowej między Prusami Wschodniemi a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i resztę Niemiec oraz między resztą Niemiec a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i Prusy Wschodnie, mianowały swymi pełnomocnikami:

Polska:

Pana Franciszka Moskwę, Dyrektora Departamentu w Ministerstwie Komunikacji, działającego w myśl ustępu 6 art. 104 Traktatu Wersalskiego z dnia 28 czerwca 1919 r. także za W. M. Gdańsk, o ile ono wchodzi w rachubę jako Umawiająca się Strona;

Niemcy:

Pana Dr. Oskara Trautmanna, Dyrektora Ministerjalnego w Urzędzie dla Spraw Zagranicznych,

i Pana Karola Scholza, Tajnego Radcę Rządu i Dyrektora Kolei Żelaznych Rzeszy.

Pełnomocnicy po zbadaniu i wymianie pełnomocnictw, uznanych za dobre i sporządzone w należytej formie, zgodzili się na postanowienia następujące:

Artykuł 1.

Ułatwienia, przewidziane w umowie niniejszej, mają zastosowanie do komunikacji osobowej, bagażowej, przesyłek ekspresowych i przesyłek specjalnie przyśpieszonych między Prusami Wschodniemi a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i resztę Niemiec oraz między resztą Niemiec a trzeciemi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i Prusy Wschodnie. Ułatwienia powyższe mają zastosowanie na linjach polskich lub pozostających pod zarządem Polski w pociągach lub w częściach pociągów tranzytowej komunikacji uprzywilejowanej, tak jak ona została uregulowana w Konwencji Paryskiej z dnia 21-go kwietnia 1921 r., zawartej między Polską i W. M. Gdańskiem z jednej strony a Niemcami z drugiej w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec.

Pozatem powinny postanowienia powyższej Konwencji Paryskiej być odpowiednio stosowane do komunikacji, określonej w pierwszem zdaniu, o ile w niniejszej Umowie nie postanowiono inaczej.

Artykuł 2.

1. Podróżni mogą swobodnie korzystać w komunikacji kolejowej przewidzianej Umową niniejszą w obu kierunkach z pociągów lub z części pociągów (patrz art. 1), przeznaczonych do uprzywilejowanej komunikacji tranzytowej, wraz ze swym bagażem, z wyjątkiem wypadków, w którychby popełnili w kraju tranzytowym zbrodnię lub występek podczas pobytu tamże. Podróżni będą w tej komunikacji kolejowej wolni od wszelkich formalności paszportowych i celnych oraz wolni od wszelkich opłat celnych i tym podobnych. Zwolnienie to stosuje się również do bagażu, przesyłek ekspresowych i przesyłek specjalnie przyśpieszonych; nie stosuje się natomiast do wydatków rzeczywistych, w razie gdyby je zarząd kolejowy poniósł.

2. Podróżnym nie wolno w kraju tranzytowym ani wysiadać, ani otwierać drzwi wagonów, ani też przyjmować lub wydawać jakichkolwiek przedmiotów. Jeżeliby podróżni zmuszeni byli wysiąść z pociągu z przyczyn technicznych, wynikających z ruchu kolejowego, lub z powodu wypadku kolejowego, będą pozostawali wraz z bagażem pod nadzorem celnym, aż do chwili podjęcia dalszej podróży.

Artykuł 3.

Zwolnienie z formalności paszportowych, określone w artykule 2 ust. 1, może zostać ograniczone jedynie w okolicznościach i warunkach przewidzianych w artykule 98 Konwencji Paryskiej z dnia 21 kwietnia 1921 r.

Artykuł 4.

O ile Umowa niniejsza nie zawiera postanowień odmiennych, komunikacja przez nią przewidziana podlega w kraju tranzytowym ustawom w nim obowiązującym, stosownie do przepisów, jakie w komunikacji uprzywilejowanej obowiązują według Konwencji Paryskiej z dn. 21 kwietnia 1921 r.

Artykuł 5.

Funkcjonarjusze konwojujący będą w kraju tranzytowym czuwali nad tem, aby podróżni stosowali się do postanowień Umowy niniejszej; funkcjonarjusze ci będą nosili widoczne odznaki służbowe i legitymację, stwierdzającą ich czynność służbową.

Artykuł 6.

Do komunikacji osobowej, bagażowej, przesyłek ekspresowych i przesyłek specjalnie przyśpieszonych mają zastosowanie taryfy i umowy właściwe dla danej komunikacji.

Artykuł 7.

Spory, które mogłyby wyniknąć z wykładni lub zastosowania Umowy niniejszej, z Protokółu końcowego lub z umów dodatkowych w razie ich zawarcia, będą przedstawione do rozstrzygnięcia sądowi rozjemczemu, przewidzianemu w artykule 11 Konwencji Paryskiej z dnia 21 kwietnia 1921 r.

Artykuł 8.

Umowa niniejsza podlega ratyfikacji. Dokumenty ratyfikacyjne wymienione zostaną w Warszawie w czasie możliwie najkrótszym. Umowa wejdzie w życie 15-go dnia po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych. Umowa może być wypowiedziana po upływie jednego roku przez Polskę w imieniu własnem, jakoteż w imieniu W. M. Gdańska, o ile ono wchodzi w rachubę jako umawiająca się Strona, i przez Niemcy, na sześć miesięcy naprzód.

To samo stosuje się do prawa żądania w każdym czasie rewizji postanowień Umowy niniejszej.

Na dowód czego Pełnomocnicy Umowę niniejszą podpisali i wycisnęli na niej swoje pieczęcie.

Działo się w Berlinie, dnia dwudziestego pierwszego listopada tysiąc dziewięćset trzydziestego roku.

Sporządzono w trzech egzemplarzach, każdy w języku polskim i niemieckim, z których to egzemplarzy każda Umawiająca się Strona otrzymuje po jednym. Tekst polski i niemiecki są zgodne pod względem treści i jednakowo obowiązujące.

Moskwa. Dr. Oskar Trautmann. Carl Scholz.

Protokół końcowy.

Przy podpisaniu Umowy niniejszej nastąpiło porozumienie co do postanowień następujących:

I. Do artykułu 1-go.

Umowa niniejsza nie narusza stanu prawnego, jaki wynika z Konwencji z dnia 21-go kwietnia 1921 r. między Polską i W. M. Gdańskiem a Niemcami o wolności tranzytu między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec. Podpisanie Umowy niniejszej nie może być tak tłumaczone, jakoby ono przesądzało dla jednej z Umawiających się Stron wykładnię Konwencji z dnia 21-go kwietnia 1921 r. W taki sam sposób pozostaje nienaruszona Umowa Warszawska z dnia 26 marca 1927 r. między Polską a Niemcami, o ułatwieniach międzynarodowej komunikacji kolejowej.

II. Do artykułu 5-go.

Istnieje zgoda co do tego, że Polskie Koleje Państwowe muszą współdziałać w Związkach taryfowych, odnoszących się do komunikacji przewidzianej w Umowie niniejszej, jako zarząd uczestniczący, jak również co do tego, że w komunikacji tej stosowane będą stawki Taryfy dla komunikacji między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec i że Polskie Koleje Państwowe będą otrzymywały udziały taryfowe za przewóz linjami tranzytowemi tak ,jak w komunikacji między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec.

Na dowód czego Pełnomocnicy podpisali niniejszy Protokół końcowy.

Działo się w Berlinie dnia dwudziestego pierwszego listopada tysiąc dziewięćset trzydziestego roku.

Sporządzono w trzech egzemplarzach, każdy w języku polskim i niemieckim, z których to egzemplarzy każda Umawiająca się Strona otrzymuje po jednym. Tekst polski i niemiecki są zgodne pod względem treści i jednakowo obowiązujące.

Moskwa. Dr. Oskar Trautmann. Carl Scholz.

51 Volkstag und Senat haben folgendes Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

Gesetz

über Weiterbestehen des ermäßigten Steuersatzes bei Errichtung von Kapitalgesellschaften und bei deren Kapitalerhöhung.

Vom 2. 5. 1931.

Artikel I.

Die Vorschrift der Ziffer 2 der Zusätze zu a, b der Tarifnummer 1 A (Gesellschaftsverträge) des übernommenen Reichsstempelgesetzes in der Fassung des Danziger Gesetzes vom 18. März 1929 (G. Bl. S. 41) erhält folgenden Wortlaut:

2. Bis zum 31. März 1933 wird die Steuer für die Errichtung von Gesellschaften der unter a) und b) bezeichneten Art sowie für die Erhöhung ihres Grund- oder Stammkapitals nur in Höhe von 1 vom Hundert des Grund- oder Stammkapitals oder der Erhöhung des Kapitals und in den Fällen der Tarifnummer 1 A a Absatz 2 und 1 A b Absatz 2 in dem dort erwähnten Umfange nur in Höhe von $1/2$ vom Hundert der Erhöhung des Grund- oder Stammkapitals oder der Nachschüsse erhoben. Der Steuersatz 1 vom Hundert der Erhöhung des Grund- oder Stammkapitals findet bis zum 31. März 1933 auch Anwendung für die Verschmelzungen von Gesellschaften im Sinne und im Umfange der Ziffer 1.

Artikel II.

Die Vorschrift unter Buchstabe c der Tarifnummer 3 (Genußscheine) des übernommenen Reichsstempelgesetzes in der durch die Danziger Verordnung vom 23. Oktober 1923 (G. Bl. S. 1081) und das Gesetz vom 18. März 1929 (G. Bl. S. 41) abgeänderten Fassung wird gestrichen.

Artikel III.

Der Artikel I dieses Gesetzes tritt mit dem 1. April 1931 in Kraft, der Artikel II gilt rückwirkend vom 1. April 1929.

Danzig, den 2. Mai 1931.

Der Senat der Freien Stadt Danzig.
Dr. Wiercinski-Keiser. Dr. Hoppenrath.

52 Volkstag und Senat haben folgendes Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

Gesetz

betr. die Abänderung des Branntweinsteuergesetzes vom 15. Juli 1909/14. Juni 1912 in der Fassung des Gesetzes vom 27. Juni 1930.

Vom 2. 5. 1931.

Artikel I.

1. § 2 erhält folgende Fassung:

„Die Verbrauchsabgabe beträgt 5,— Gulden für 1 Liter reinen Alkohol. Läßt sich die Menge des in den eingeführten Waren enthaltenen Alkohols nicht ermitteln, so sind für 1 Liter Raumgehalt 2,50 Gulden an Verbrauchsabgabe zu entrichten.“

2. § 18 erhält folgenden Absatz 2:

„Die gewerbsmäßige Verarbeitung von Branntwein und der gewerbsmäßige Handel mit Branntwein und Trinkbranntweinerzeugnissen jeder Art unterliegt den Aufsichtsbestimmungen der §§ 160 bis 166 St. Gr. G., insbesondere der Anmeldungspflicht.“

3. Nach § 20 wird folgender § 20a eingefügt:

„Durchsuchungen der der Steueraufsicht unterliegenden Betriebe sind zulässig, wenn Verdacht besteht, daß ein Branntweinsteuervergehen verübt worden ist.“

4. Der § 107 erhält folgenden Absatz 3:

„Der Senat wird ermächtigt, weitere Vorschriften über die Reinheit von Trinkbranntwein zu erlassen und eine Kennzeichnungspflicht für Trinkbranntweinerzeugnisse einzuführen.“

5. Im § 26 des Gesetzes vom 14. Juni 1912 werden die Worte:

„in den Fällen des § 107 Absatz 2“ ersetzt durch die Worte: „in den Fällen des § 107 Absatz 2 und 3“.

Artikel II.

Die Durchführungsbestimmungen zu diesem Gesetz erläßt der Senat.

Artikel III.

Das Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. April 1931 in Kraft.

Danzig, den 2. Mai 1931.

Der Senat der Freien Stadt Danzig.
Dr. Wiercinski-Keiser. Dr. Hoppenrath.

Schriftleitung: Geschäftsstelle des Gesetzblattes und des Staatsanzeigers. — Druck von A. Schroth, Danzig.